LIGHT “VERSUS” AUTO-ÔNIBUS: AS DISPUTAS ENTRE A EMPRESA DE BONDE ELÉTRICO E AS COMPANHIAS DE ÔNIBUS PELO CONTROLE DAS LINHAS URBANAS DE FORTALEZA. (1926 – 1929)

Manoel Paulino Secundino Neto*

RESUMO

Na capital cearense, trabalhar no setor de transporte foi meta pretendida por vários empreendedores que, no decorrer do desenvolvimento deste setor, travaram entre si disputas judiciais e políticas, com forte apelo popular, pelo direito de exercerem o trabalho na capital. As disputas que se desencadearam entre os empreendedores do setor de transporte com a empresa britânica de bonde serão o objetivo desta pesquisa. Nossa pesquisa se reporta ao final da década de 20, na cidade de Fortaleza, período de surgimento das primeiras empresas de ônibus, que viriam a duelar com a empresa capitalista britânica de bondes elétricos, *Light,* pela busca de clientes usuários. Este trabalho percebe, assim, a questão do transporte público como elemento dessa cultura capitalista que provocou intervenções e principalmente transformações urbanas.

Palavras chave: Espaço, Práticas Urbanas, Cidade

ABSTRACT

In Fortaleza, working in the transport sector was intended goal for many entrepreneurs who, during the development of this sector, they fought each other litigation and policies, with strong popular appeal, exercise the right to work in the capital. The disputes broke out between the entrepreneurs of the transportation industry with the British tram will be the focus of this research. Our research relates to the late 20 in the city of Fortaleza, period of emergence of the first bus companies, which were to duel with the British venture capitalist trams, Light, the search for user customers. This work realizes thus the issue of public transport as an element of capitalist culture that led to interventions and especially urban transformations.

Keywords: Space, Urban Practices, City

Um dos maiores ícones da idéia de modernização e desenvolvimento das cidades é a implantação de um transporte coletivo. Essa idéia de estabelecer um sistema coletivo de transporte urbano é algo que mobilizou a atuação de várias autoridades para a efetivação desse serviço no Brasil. Ao longo dos anos, o crescimento de uma cidade se perpassava, entre outros pontos, pela capacidade que esta tinha de desenvolver elementos que encurtassem a distância e ampliassem os contatos de sua população. Várias cidades no país, dentre elas Fortaleza, compartilharam dessa idéia de evolução urbana a partir da óptica do movimento, ou seja, nos investimentos feitos para a expansão ou criação de uma rede de transporte coletivo em suas áreas:

---

* Mestrando em História pela Universidade Estadual do Ceará - UECE. Bolsista CAPES.

> A iniciativa se espalhou, rapidamente, pelas maiores cidades brasileiras. Recife seguiu o Rio de Janeiro, inaugurando seu serviço de ônibus puxados por burros, em 1841. Passados dez anos, foi a vez de Salvador, na Bahia, iniciar o tráfego de ônibus ou gôndolas. Depois vieram Niterói, Santos, Porto Alegre, São Paulo. Enfim, nos últimos anos do Império, grande parte das capitais brasileiras dispunha de um sistema de transporte coletivo de passageiros, realizado por tilburis, gôndolas, ônibus, bondes ou qualquer outro tipo de veículo, com tamanhos e mecânicas de propulsão de todos os tipos. [1]

A cidade de Fortaleza protagonizou, no decorrer dos anos, a iniciativa de alguns grupos pelo controle da questão do transporte coletivo. Tais acontecimentos começaram a ganhar proporção com o surgimento das primeiras empresas de ônibus, em fins da década de 1920, que rivalizaram com a empresa inglesa de bonde elétrico *The Ceará Tramway and Light Power* o direito das concessões das linhas urbanas.

As disputas que se desencadearam entre os empreendedores do setor de transporte com a empresa britânica serão o objetivo desta pesquisa. Nosso estudo segue na linha de pesquisa *Práticas Urbanas,* no Mestrado Acadêmico da Universidade Estadual do Ceará, uma vez que pretende analisar as tensões sociais e as disputas pelo poder entre grupos, no espaço urbano de Fortaleza.

Em Fortaleza, quem obteve o privilégio de trabalhar inicialmente prestando um serviço regular de transporte coletivo foi a empresa de bondes denominada companhia Ferro Carril do Ceará[2]. Nesse sentido, a implantação de uma companhia que aplicasse um serviço regular de transporte coletivo vinha ao encontro das transformações que estavam se solidificando nos âmbitos sociais, econômicos e urbanísticos na segunda metade do século XIX[3]. Esta empresa chegou à capital cearense desfrutando de privilégios, concessões e monopólio, fatos que seriam uma tônica na história do transporte coletivo da capital e que iriam desencadear movimentos contra tais regalias por partes de alguns empreendedores que se interessaram por este serviço.

---

[1] Federação das Empresas de transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão**.** *De Ônibus:* cento e quarenta anos nas estradas e cidades do Ceará. Fortaleza: Federação das Empresas de transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão. 2008. p. 126

[2] Em 24 de abril de 1880 inaugura-se, em Fortaleza, a Companhia Ferro Carril do Ceará, com 4.210 metros de linhas de bondes de tração animal. In: AZEVEDO. Miguel Ângelo de**.** *Cronologia Ilustrada de Fortaleza*. Fortaleza: UFC, 2001. p..48

[3] JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota.; ORIÁ, Ricardo. De Forte a Vila e Cidade (1603-1889). In: SOUZA, Simone de. et.all. *Fortaleza a gestão da Cidade*: uma história política e administrativa**.** Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1995. p.19 - 34

Com o desenvolvimento da cidade de Fortaleza, no começo do século XX, as autoridades e a própria população começaram a reivindicar melhorias urbanas. Os bondes de tração animal já não davam mais conta das necessidades da capital cearense. O governo municipal tomou algumas iniciativas, determinando a renovação do contrato da companhia Ferro Carril, desde que esta substituísse a sua tração animal por uma tração elétrica. Em 1910, a Câmara Municipal ratifica a continuação do contrato privilegiado da empresa de bonde:

> Parecer nº 12 da comissão de camara que autoriza a Camara Municipal desta cidade a conceder à empresa Ferro Carril do Ceará prorrogação, por mais trinta e cinco anos, do privilégio em cujo gozo se acha, com a condição, porém, de substituir a tracção animal pela eletrica a imprimir. [4]

Para efetivar esse caro serviço de instalação de eletricidade, o dono da empresa Ferro Carril, Senhor Tomé da Mota, angariou parceria com grupos ingleses. Dessas relações, o resultado seria a compra dos aditivos e direitos da companhia Ferro Carril pela empresa inglesa *The Ceará Tranway and Light Power.* A companhia inglesa adquiriu a companhia Ferro Carril no ano de 1912 e demais companhias de bondes de pequena expressão como a Companhia Ferro carril do Outeiro[5] e Companhia Ferro Carril de Parangaba[6].

A compra da empresa Ferro Carril do Ceará e demais empresas pela concessionária inglesa não mudou seus estatutos. Ou seja, a questão dos privilégios e monopólio foi transferida a outra empresa, neste momento pertencente a um grupo estrangeiro inglês. A empresa inglesa chegou a Fortaleza com um aparato governamental e judicial que possibilitou esta desfrutar de vários privilégios para exercer seu trabalho na capital. Dentre o monopólio, destaca-se também o total de tempo que uma companhia de bonde teve de concessões para trabalhar em Fortaleza, já que a Light incorporava o tempo concedido à companhia Ferro Carril do Ceará, pois esta empresa "goza de privilégios do trafego de carris eletricos na area urbana de

---

[4] Ata da Assembleia Legislativa do Estado do Ceará. 01 de Agosto de 1910.

[5] Empresa fundada em 24 de abril de 1986, de propriedade de membros da família Pompeu Acioli, proprietário Tomás Pompeu. Foi inaugurada em 12 de outubro de 1986, ligando o Centro de Fortaleza ao bairro da Aldeota. In: BENEDITO, Francisco. *Caminhando por Fortaleza***.** Fortaleza: Destak – Gráfica e Editora, 1999. p.187

[6] Empresa Ferro Carril de Parangaba: de Godim & Filhos, dirigida por Arlindo Gordim, com estação e sede em Parangaba. Fundada a 10 de outubro de 1894, funcionou entre 18 de outubro de 1894 a 1° de setembro de 1918. In: *ibidem*. p.186.

Fortaleza durante 75 annos, mantendo 10 linhas de Tramways de acordo com o contracto celebrado com a municipalidade em 1911."[7]

A nossa análise para entender a opção tomada pelas autoridades públicas em ceder as concessões com privilégios de tempo e sem concorrência para alguns grupos, é que o governo municipal não estava interessado em investir na construção de calçamentos e implantação de trilhos de bondes, deixando isso para a iniciativa privada, que por outro lado era recompensada com o uso exclusivo desses trilhos por um determinado tempo.

> O funcionamento dos serviços urbanos também envolvia a iniciativa privada como agente ou beneficiária de algumas atividades básicas, sempre a usufruir de um protecionismo concedido pelos agentes governamentais em detrimento dos interesses coletivos. [8]

Para a construção desse serviço, as autoridades públicas se valerem de todo um arcabouço legislativo para colocar em atividade o serviço de transporte coletivo. Nesse sentido, a atuação das autoridades públicas se reportaria à fiscalização e à distribuição de concessão, enquanto a iniciativa privada realizaria as obras necessárias de infraestrutura.

Fortaleza compartilhou, no começo do século XX, situações parecidas com o que estava ocorrendo em parte nas grandes cidades do Brasil. O crescimento urbano demandou investimentos na distribuição de água, iluminação e energia. No Brasil, inicialmente, a prestação desses serviços ficou a cargo de pequenas empresas de âmbito municipal. Todavia, o tempo de atuação dessas empresas não teve uma longa escala.

A Light foi construindo seu monopólio sobre o transporte coletivo com a aquisição de outras empresas que eram beneficiadas por esse sistema de concessões. O que havia em Fortaleza antes eram três empresas locais que tinham adquirido concessões, tendo à frente a "Ferro Carril do Ceará" com um maior número de linhas, e mais outras duas pequenas empresas: Ferro Carril do Outeiro e Porangaba. O que a empresa inglesa fez foi comprar o direito dessas concessões da empresa "Ferro Carril do Ceará" e "Ferro Carril do Outeiro", em 1912. Devido à exigência de capitais volumosos para o desenvolvimento do transporte coletivo, que na década de 10 tinha que ser

---

[7] Almanach Administrativo, Estatístico, Industrial e Literário do Estado do Ceará para o ano de 1918, confeccionado por João da Camara. Fortaleza: Empreza Tipographica, 1918

[8] JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *Verso e Reverso do Perfil Urbano de Fortaleza (1945 – 1960).* São Paulo: Annablume, 2000p.111.

exercido com força motriz elétrica, as empresas locais rudimentares acabaram fechando suas portas ou foram incorporadas por grupos econômicos mais estabilizados. O serviço de transporte coletivo seguiu a lógica da concentração.

Os privilégios existentes para a Light, as facilidades que esta teve, o retorno financeiro que a empresa desfrutou não se reverteram em um serviço urbano de boa qualidade para os usuários. A companhia britânica não se aproveitou do leque de oportunidades pra convertê-los em um serviço eficiente. Desde seu começo, o serviço oferecido pela empresa britânica apresentou-se ineficiente e desrespeitoso para a população que estava "obrigada" a usar os bondes da Light já que, no serviço de transporte urbano, quem detinha o monopólio de trabalhar nessa atividade, juridicamente, era a Light:

> O serviço de tracção electrica entre nós, ultimamente, resente-se das maiores irregularidades.
>
> Ainda hontem, dia de maior movimento de toda a semana, diversos bondes dessa companhia ficaram parados em varias linhas, por falta de energia electrica, facto, aliás, que está pedindo uma justificação.
>
> Tambem o numero de bondes é por demais insufficiente, principalmente nas linhas do Bemfica e Alagadiço, quando é certo que o movimento da cidade vae crescendo em grande proporção.
>
> Para os factos acima narrados, chamamos a attenção do actual fiscal da Light sr. João A. Saboya, pois o interesse publico está sendo seriamente prejudicado com taes irregularidades. [9]

As reclamações em torno da empresa foram evidentes desde o começo do seu trabalho. A empresa de transporte urbano que se estabeleceu em Fortaleza com isenções, concessões, monopólio, clientela garantida não conseguiu exercer um serviço eficiente que satisfizesse os usuários de bondes que clamavam por um serviço mais completo, organizado. No decorrer dos anos de atuação da companhia londrina, o número de reclamações tanto de usuários quanto de funcionários da própria empresa só teve a aumentar. Para os funcionários, tais reivindicações eram pautadas em questões de aumentos salariais e diminuição da carga horária de trabalho[10]. Aos usuários do transporte coletivo, seus apelos circunscreviam em torno de um melhor serviço, nos

---

[9] *A Tribuna*, Fortaleza, 28 ago. 1922. p.02
[10] *Folha do Povo*, Fortaleza, 09 mar. 1917. p.01

respeito com o cumprimento dos horários[11], na diminuição das tarifas e em investimentos para melhorar a estrutura física dos bondes: “Das grandes cidades do litoral, não conhecemos outra, em que seja peior (SIC) que na Fortaleza, o serviço urbano de viação e o não menos importante de illuminação das ruas e predios, a cargo de duas companhias estranjeiras”.[12]

Problemas com o material fixo e rodante, carros que não ofereciam o conforto necessário aos passageiros, falta de limpeza dos carros, falta de energia, paralisações, lotação e tarifas altas foram várias as adversidades que os usuários passaram perante o serviço da empresa monopolista do serviço de transporte. A partir da década de 20, os problemas começaram a ganhar maior proporção e visibilidade, especialmente com os protestos e greves tanto da população e dos trabalhadores. Apesar disso, mesmo diante de tantas reclamações e indignações, o serviço da empresa pouco melhorou, exigindo, assim, a intervenção das autoridades para tentar estancar a onda de insatisfação dos usuários.

No meio dessas reclamações, devido ao serviço ineficiente para a cidade, no final da década de 1920, surgiram duas empresas Empresa Matadouro Modelo e Empresa Ribeiro & Pedreira que pretenderam apresentar um modelo alternativo de transporte baseado no auto-ônibus para servir à população, preenchendo os espaços que a poderosa empresa inglesa não podia ou tinha interesse em efetuar.

Essas empresas que estavam surgindo teriam que enfrentar uma concorrente poderosa que não estava disposta a aceitar perder suas regalias. Durante a década, acompanharemos uma verdadeira guerra política, de opinião e judicial entre as pequenas empresas e a poderosa Light pelo direito de se apropriarem de determinadas áreas da cidade para exercerem o seu trabalho. Nossa proposta se pautou justamente em analisar as disputas que ocorreram entre as empresas pelo controle das linhas de trânsito no espaço urbano de Fortaleza e as decorrências para a população dessa disputa. Perante isso trabalhamos com o conceito de espaço de Alburquerque, pois para este autor:

> Os espaços são reticulados de práticas, são redes de ações, são constituídos ponto a ponto, como num bordado, por atividades humanos das mais variadas naturezas: técnicas, jurídicas, econôminas, religiosas, estéticas, filosóficas, literárias, políticas. Os

[11] *O Nordeste*, Fortaleza, 08 dez. 1925. p.04
[12] *Unitário*, Fortaleza, 09 mar. 1917. p.01

> espaços são tramas que são tecias em meio a um emaranhado de práticas em que está investido saberes e quem implicam jogos de poder[13].

Para efetivarem um serviço de transporte coletivo, as pequenas empresas de auto-ônibus que surgiram deparavam-se com óbices inelutáveis: a questão dos privilégios cedidos à Light e do monopólio adquirido por esta.

A história da companhia inglesa foi marcada por uma proteção do governo municipal que ampliava as possibilidades de lucro da empresa através de privilégios, como por exemplo, a questão das tarifas. Sem concorrência e com apoio da Câmara Municipal a proteção que a Light teve em relação à imposição de tarifas sempre foi um fator de revolta da população que gradativamente pagava por um serviço caro e de pior qualidade.

> Numerosos estudantes e populares reclamam contra à alta e a insufficiencia de bondes de segunda classe
>
> A "Light" fez circular, hoje, os seus novos bondes, de 200 rs. a passagem, de par com os "tramways" de 100 rs.
>
> Pela deficiencia de carros de 2ª, que, em vez de sairem simultaneamente com os de 1ª, se distanciam um do outro, algumas vezes, de mais de 20 minutos, as medidas da "Light" desagradaram a grande parte da população.
>
> Pela manhã, os estudantes do Lyceu e de outros collegios demonstraram, em movimento publico, o seu desapoio à iniciativa da referida Companhia, invadindo bondes, promovendo vaias, etc. [14]

Outra questão que sempre protegeu a empresa londrina foi a falta de fiscalização imposta pelos órgãos municipais. Essa falta de fiscalização sempre foi alvo de reclamação[15] do público que percebia as administrações municipais como órgãos convenientes com os descasos da Light. Embora a empresa britânica tivesse nas cláusulas de seus contratos obrigações e deveres transparentemente elaborados, o poder municipal pouco usou de dispositivos legais e das cláusulas contratuais para poder repreender a empresa londrina. Juridicamente, a companhia inglesa tinha várias

---

[13] ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. Zonas de encrenca: algumas reflexões sobre poder e espaços. *I Colóquio História e Espaços*. UFRN: Natal, 2005, p. 7. Disponível em: http://www.cchla.ufrn.br/ppgh/docentes/durval/academico/artigos.htm

[14] *O Nordeste*, Fortaleza, 28 set. 1928. p.02

[15] *A tribuna*, Fortaleza, 17 out. 1923. p.01

obrigações que deveriam ser executadas em prol de um serviço eficiente, agradável e respeitoso para a população.[16]

O próprio processo fiscalizativo era prejudicando devido aos privilégios repassados à companhia perante os anos. Não é à toa que mesmos os responsáveis pelo processo de fiscalização sentiam dificuldades em exercer tal procedimento devido à estrutura de proteção criada pelo governo municipal denunciada pelo engenheiro Fiscal da prefeitura Rubens Fontes:

> Gozando de um amplo privilégio que lhe faculta explorar as [linhas no] Município por longuíssimo tempo a viação urbana pelo meio de carris electricos e fornecer luz e energia a particulares, esta Empreza foi beneficiada com um contracto que lhe firmando os direitos, pouco ou quasi ou nenhuma obrigação lhe aponta, apenas constatando penalidades irrisórias. Com semelhante contracto, força é confessar, não é possível uma fiscalização mais eficiente e compatível com um privilégio de tamanho vulto.[17]

Diante de tais privilégios e do monopólio das linhas pertencentes à Light, como poderia as pequenas empresas de ônibus que estavam se formando exercerem seu direito de trabalhar? Como praticar uma atividade, se esta era atividade exclusiva da companhia londrina? Não se podia dizer que a prática da empresa de bonde era ilegal já que seu exercício era juridicamente legal, pautado em leis. Abrir exceções para demais empresas seria algo que iria de encontro ao conjunto jurídico que defendia as concessões para a Light.

Perante tais fatos, chegamos a nossa proposta de entender como se processou a chegada das primeiras empresas de ônibus em detrimento do serviço de bonde. Quais argumentos e práticas cada lado exerceu para se efetivar e ter direito a exercer seu trabalho? Como se pautou a disputa de uma poderosa empresa que dispunha de várias regalias perante o surgimento de concorrentes que visavam obstruir esse sistema pautado no privilégio monopolista? De que maneira foi estruturado o contato entre as empresas ônibus e os bondes? Como se processou o jogo político e jurídico das recentes empresas e da forte Light pela disputa de território na capital? Quais os atores sociais que participaram desse processo e de que forma eles atuaram como agentes influenciadores nessa disputa? Como a cidade de Fortaleza foi transformada com a

---

[16] *Diário do Estado*, Fortaleza, 15 maio 1916. p.02
[17] Relatório de 1926 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel. Typografia Gadelha.

inclusão de novos incrementos urbanos no final da década de 20? Inúmeras são as indagações que criamos em nossa pesquisa para entendermos esse processo que refletiu em transformações no urbano de Fortaleza.

As intervenções políticas e judiciais por ambos os interessados em trabalhar no transporte coletivo foram cenas que tiveram grande repercussão e diferentes pontos de vista, tanto por parte de autoridades, quanto por setores do judiciário. A Light, desde sua formação, nunca exerceu um serviço satisfatório para a capital. Esta empresa, no final da década de 1920, começou a ser vista como uma estrutura retrógrada para o desenvolvimento e crescimento da cidade, especialmente a questão do seu monopólio em suas linhas.[18] O serviço desta era ineficiente, perigoso e acarretava reclamações por parte da maioria dos seus usuários:

> Por mais de uma vez temos clamado contra o imprestavel material da "Light & Power", sem que o poder publico tome na devida consideração as nossas justas reclamações.
>
> Todo o seu material é antiquissimo e, desde a inauguração da companhia ingleza, ainda não foi renovado.
>
> Os bondes são sujos, sem conforto e nos dias de chuva os passageiros soffrem bastante.[19]

Diante do quadro estruturado de reivindicações por parte dos usuários e da incapacidade que a empresa de bondes apresentou para efetivar o serviço de transporte, as autoridades passaram a rever os privilégios delimitados à Light e abriram a possibilidade da inclusão de empresas de ônibus exercerem o serviço de transporte regular na capital cearense.

Os ônibus foram fortes concorrentes que a empresa britânica de bondes elétricos teve que enfrentar. A chegada desses veículos foi uma conseqüência tanto do crescimento da população, e, principalmente, do mau serviço prestado pela empresa:

> suas faltas, notadamente a de material fixo e rodante, motivando a impontualidade dos horários, influiram sem duvida no apparecimento

---

[18] As linhas da Light tinham como ponto Central a Praça do Ferreira. Deste ponto, partiam bondes para a linhas: Estação Fernandes Vieira Praia, Via - Ferrea, Matadouro, Alagadiço, Mororó, Praça dos Coelhos, Bemfica e Outeiro. *Cf.; Almanach Administrativo, Estatístico, Industrial e Literário do Estado do Ceará para o ano de 1918*, confeccionado por João da Camara. Fortaleza: Empreza Tipographica, 1918. p.197

[19] *A Tribuna*, Fortaleza, 17 out. 1923. p.01

> de uma empreza de auto-omnibus, em concorrencia com os bondes electricos, caso não previsto na concessão.[20]

No final da década de 10, a cidade de Fortaleza já tinha desfrutado da experiência de ônibus circulando na capital. A primazia dessa experiência se deu em 1918, quando a "Companhia Ferro Carril de Parangaba" suspendeu a circulação de seus carros, que faziam o itinerário entre o Benfica e Parangaba. Como a população não podia ficar impossibilitada de circular, a Diretoria de Obras Públicas teve o compromisso de implantar o trânsito de auto-ônibus naquela linha. Esses transportes da Diretoria de Obras Públicas importados dos Estados Unidos chegaram em 1918, mas tiveram que esperar por modificações em suas carrocerias, ficando a inauguração do tráfego determinada para o ano de 1919.[21]

Depois dos ajustes, os primeiros auto-ônibus de Fortaleza circularam em abril de 1919. Eram dois carros que tinham iluminação elétrica com capacidade de levar 16 pessoas, cada. Diariamente, os ônibus faziam em torno de 14 viagens entre Parangaba e Benfica e suas passagens custavam o dobro do que era cobrado pelos bondes urbanos: "As passagens directas custarão 400 réis, ficando a linha dividida em secções de 200 réis."[22]

Na década de 20, surgiram as primeiras empresas de ônibus que efetivamente disputaram clientes e espaços com a empresa de bondes elétricos. A poderosa *Light,* que outrora desfrutava do privilégio do monopólio, via as ruas serem cedidas para os ônibus, comprometendo os seus lucros. A nova realidade foi tão percebida pela empresa, que tentou se enquadrar ao sistema implantando, em 1929, seus próprios ônibus para assegurar seu espaço. Esta atitude foi mais uma prova que o transporte somente por bondes não era mais lucrativo, na medida em que enfrentava concorrentes mais versáteis como os ônibus.

No ano de 1926, começou a existir uma linha urbana de ônibus realizada pela Empresa Matadouro Modelo, responsável pelo matadouro público na cidade, Esse ônibus transportava os funcionários do Matadouro e os habitantes da vila operária

---

[20] *Relatório de 1928 apresentado à Câmara Municipal de Fortaleza pelo prefeito Dr. Godofredo Maciel*. Typographia Gadelha. Fortaleza. p.58.

[21] Federação das Empresas de transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão. *De Ônibus***:** cento e quarenta anos nas estradas e cidades do Ceará**.** Fortaleza: Federação das Empresas de transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão. 2008 p.153.

[22] *Correio do Ceará*, Fortaleza, 05 abril 1919, p. 02.

localizados no Barro Preto (Jardim América) ao centro de Fortaleza. O transporte entrou em funcionamento logo que o novo Matadouro foi inaugurado, em julho daquele ano. A festa inaugural em um clima de entusiasmo e aplausos teve grande repercussão na cidade, haja que vista que "Durante a tarde de hontem continuou o Matadouro largamente visitado, computando se em cerca de 20.000 pessoas as que até ali foram durante todo o dia."[23]

O Matadouro Modelo, de responsabilidade dos coronéis A. Diogo, Abel Ribeiro e A. Themotheo representava uma nova obra para a cidade de Fortaleza, fruto da necessidade de modernização e higienização. Nas palavras do Dr. Cesar Cals, orador oficial da inauguração, o edifício representava a solução de mais um problema resolvido pela administração do Presidente do Ceará, José Moreira da Rocha, e do prefeito de Fortaleza, Godofredo Maciel:

> Sr. Presidente, tem v. exa. Hoje resolvido o 2º problema dos muitos que reclamam solução em nossa terra – Aguas e Exgotos foi o primeiro – Matadouro Modelo, o segundo. E o Ceará inteiro espera o mesmo exige de vss. exas. Solução ou pelo menos andamento aos demais problemas.[24]

O sistema no qual era construído o Matadouro Modelo era parecido com o sistema de transporte coletivo, pautado em concessões. No caso desse empreendimento, a concessão foi de 20 anos, sendo que ao finalizar-se o contrato, os bens da empresa seriam restituídos ao patrimônio público "sem onus ou indennização de qualquer especie para o Municipio, quer da construcção, quer do acto da entrega."[25]

Nos planos dos construtores, era necessário edificar uma vila operária perto das adjacências do Matadouro, porque, com a extinção dos Matadouros de Mecejana e Porangaba seria conveniente que os trabalhadores e demais interessados na feira do gado morassem em suas intermediações. Nessa perspectiva de aproximar os trabalhadores das instalações do Matadouro Modelo, a empresa comercial organizou uma companhia de transporte de caráter particular com a utilização de ônibus adquiridos à firma Camilo & Companhia, representante dos carros Dodge. [26]

---

[23] *Diário do Ceará*, Fortaleza, 19 jul. 1926. p. 03.

[24] *Diário do Ceará*, Fortaleza, 19 jul. 1926. p. 03.
[25] *Diário do Ceará*, Fortaleza, 30 jul. 1926. p. 07.
[26] *Diário do Ceará*, Fortaleza, 31 jul. 1926. p. 07.

Os ônibus da "Empresa Matadouro Modelo", que tinham o objetivo de inicialmente fazer o transporte mais específico para os seus funcionários, acabaram se transformando em uma alternativa para os passageiros, que necessitavam transitar entre o percurso da Praça do Ferreira à região do Barro Preto. Apesar de terem uma passagem mais elevada do que os bondes, $500 por pessoa, os ônibus do Matadouro interessavam aos circulantes, primeiro porque os bondes não davam mais conta da demanda de pessoas, e segundo porque eram confortáveis, fartamente iluminados, com assentos novos, com capacidade para o transporte de até 22 pessoas. Com essas características, os ônibus da "Empresa Matadouro Modelo" eram compatíveis com as necessidades de Fortaleza.[27]

O tempo de circulação dos veículos da "Empresa Matadouro Modelo" foi de apenas um ano, mas foi uma marca importante para mostrar às autoridades e à própria população a necessidade da implantação dos ônibus no sistema de transporte coletivo de Fortaleza. Mesmo rodando por apenas um ano, os transportes dessa empresa acabaram servindo à população "fazendo-se uma das primeiras experiências de transporte coletivo automotor da cidade"[28]

Perante a evidente necessidade de dinamizar e ampliar a estrutura do transporte coletivo, surgiram vários debates entre os deputados estaduais do Ceará, com vistas a fazer mudanças no sistema monopolista da *Light*. Estes debates ganharam expressão com o requerimento do empreendedor Fernando de Alencar Pinto, solicitando à Assembleia que autorizasse a Câmara Municipal a lhe conceder, ou a empresa que organizasse, um privilégio de 25 anos para exploração do serviço de transporte, resguardando a linha do Prado, entre a Praça do Ferreira e o Matadouro Modelo, que era explorada pela Empresa Matadouro Modelo Limitada.[29]

Os pedidos de concessões, segundo os deputados, eram constitucionais e eles não representavam um monopólio, mas sim privilégios exclusivos. Os parlamentares analisaram que, em alguns casos, era necessário que as concessões tivessem privilégios, já que determinados serviços não se tornavam chamativos se não fossem exclusivos.

---

[27] *Correio do Ceará*, Fortaleza, 04 ago. 1926. p. 01.

[28] MENEZES, Patrícia. *Fortaleza de ônibus*: quebra-quebra, lock out e liberação na construção do serviço de transporte coletivo de passageiros entre 1945 e 1960. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, 2009. p. 131

[29] Annaes da Assembleia Legislativa do Ceará. 75 ª Sessão em 01 de outubro de 1926. p.307.

Todavia, quando a empresa que detivesse o privilégio de concessão não estivesse atendendo às necessidades, era caso de se rever a questão. Assim, várias considerações foram feitas sobre o serviço da Light:

> Considerando que é defficiente e não saisfaz ás necessidades da colletividade a rede de tramways electricos, existentes entre nós;
>
> Considerando que se não pode extender a mesma a muitos pontos da nossa urbs, máxime aos não dotados de calçamento;
>
> Considerando que, em face do crescente desenvolvimento de Fortaleza, é de grande alcance formentarem-se os seus meios de comunicação e transporte;[30]

Nesse sentido, a Assembleia Estadual autorizou à Câmara Municipal a conceder privilégios para empresários interessados no setor de auto-ônibus.

> Art 1º - É autorizada a Camara Municipal de Fortaleza a contractar, em concurrencia publica, e com quem mais vantagens offerecer, o estabelecimento do serviço de auto-omnibus, na cidade de Fortaleza e nos seus arrabaldes, concedendo ao contractante o privilégio da sua exploração, por vinte e cinco annos.
>
> § único – Fica excluída da concessão a linha do Prado, da Praça do Ferreira ao Matadouro Modelo, já explorada pela Empraza Matadouro Limitada.[31]

A interpretação dos parlamentares era de que o serviço de transporte coletivo não podia ficar limitado à somente uma empresa. A *Light* manteve o monopólio sobre o transporte de bondes elétricos, contudo novas concessões com privilégios de tempo e exclusividade das linhas foram criadas para implantar o serviço de transporte coletivo de ônibus. Dessa forma, a empresa *Light* permaneceu com o seu privilégio, que era as concessões das linhas de bondes, mas não do sistema de transporte geral, pois agora seria balizado também com os futuros empresários que se associassem e formassem empresas para dar conta do transporte movido a ônibus.

Nesse mesmo ano, em novembro de 1926, dois empresários, proprietários de ônibus, senhores Humberto Ribeiro e Oscar Pedreira começaram a circular com seus veículos nas ruas de Fortaleza tendo capacidade para 22 passageiros, em que mantinham horários com regularidade no itinerário das linhas da Praia de Iracema, Calçamento de

---

[30] *Idem*. p.310.
[31] *Idem*

Mecejana (sic), Fernandes Vieira até Urubu.[32] No ano seguinte, eles registram a "Empresa Ribeiro & Pedreira", futura concorrente assídua da *Light*.

Como otimizar a ampliação do serviço de transporte coletivo custava caro - tanto é que a iniciativa pública sempre passou essa tarefa para as mãos de grupos privados - a Assembléia Legislativa tentava incentivar a empresa de ônibus "Ribeiro & Pedreira" através de isenções de impostos para remediar os custos do investimento:

> Art. 1º - E' concedida isenção de todos os impostos estaduaes, exceptuadas as taxas de agua e esgotos, pelo prazo de tres annos, á Empresa de Auto-Omnibus Ribeiro & Pedreira, desta Capital, entendendo-se livre de taxações estaduaes cada um dos carros pertencentes á mesma empresa.
>
> Paragrapho unico - Os favores da presente lei são extensivos a qualquer outra empresa de auto-ominbus que montar nesta Capital o serviço de transporte por meio de taes vehiculos, dentro do prazo de um anno, a contar da data da publicação da presente lei.
>
> Art. 2º - Fica a Camara Municipal de Fortaleza autorizada a conceder isenção dos impostos municipaes áquella empresa, bem como qualquer outra que esteja isenta pelo Estado, nos termos do paragrapho unico do artigo anterior.
>
> Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogados as disposições em contrario.Palacio da Presidencia do Ceará, em 5 de novembro de 1927.José Moreira da Rocha.[33]

Nessa perspectiva de abertura para demais instituições, ainda na década de 20, em 1929 surgiu outra empresa que fez também concorrência à empresa Light, que foi a "Empresa Vera Cruz" de propriedade de N. Proença Filho, perecendo neste mesmo ano. Essa companhia apontava-se como solução para os passageiros do Bairro Santos Dumont e da linha Férrea que, às vezes, ficam longos minutos em terminais de linhas à espera de bondes. [34]

Todavia, a situação estava longe de ser resolvida. A empresa Light ainda dispunha de forte prestígio tanto político, quanto econômico. A companhia lutou para não perder seus privilégios e no meio de tantas tentativas conseguiu reter o monopólio de suas linhas. Da mesma forma que leis quebraram seus privilégios, a Light soube usar o aparato jurídico para readquirir seu monopólio:

---

[32] *Jornal do Comércio*, 29 nov. 1926. p. 04.
[33] Lei Estadual nº2.565, de 05 de novembro de 1927.
[34] *Gazeta de Notícias*, Fortaleza, 03 maio 1929. p. 02.

> Ontem desde as primeiras horas da tarde o assunto na cidade fora o despacho favorável, que o dr. Livino de Carvalho, Juiz de direito da 1ª vara, dera ao interdicto proibitório requerido pela "Ceará Tramway", afim de que os auto omnibus, não pudessem trafegar em suas linhas, determinando que a multa para cada infracção seja computada em 10:000$000.
>
> Ao anoitecer, o povo começou a aglomerar-se na Praça do Ferreira, em torno dos carros da Empreza & Pedreira um comício no Passeio Público, para onde o povo se dirigiu, em grande massa, planificando o recinto daquele logradouro[35]

Para encontrar uma solução aos seus problemas, os empresários ingleses começaram a estruturar maneiras de restituir o monopólio do transporte coletivo. Assim, no ano de 1928, a *Light* começou uma campanha judicial com a finalidade de proibir que os ônibus da "Ribeiro & Pedreira", ou de qualquer empresa, circulassem por cima de seus trilhos, que ocupavam as linhas urbanas.

Ou seja, a empresa *Light* teve no final da década de 20 um inimigo poderoso no seu comércio: os empresários de ônibus. Desde que os ônibus da "Ribeiro & Pedreira" passaram a circular na cidade, a companhia de bondes passou a alegar prejuízos, porque as pessoas preferiram viajar de ônibus. Nessa medida, o desafio da empresa londrina, já que não estava conseguindo enfrentar os ônibus por meio da competitividade, foi tentar barrar a circulação desses veículos, através de um artifício jurídico encarnado em um interdito proibitório.

Então o desafio para a *Light* estava posto: como conseguir fazer acabar com a circulação de seus maiores rivais e continuar sendo a única portadora dos serviços de transporte coletivo? Não podemos esquecer que, como vimos no primeiro capítulo, desde 1927, as empresas de ônibus conseguiram autorização para circular através de concessões nas quais a Câmara Municipal ficou encarregada, em concorrência pública, a estabelecer o serviço de auto-ônibus com alguns privilégios. Além disso, para a instalação do serviço, os empresários de ônibus foram agraciados com isenção de impostos estaduais e municipais.

Mediante isso, os donos de ônibus tinham um respaldo político e jurídico para transitarem de Fortaleza, o que tornava a tarefa da *Light* mais aguçada, já que esta objetivou ser a única prestadora desse serviço. Então como esta conseguiu ou tentou seu

---

[35] *Correio do Ceará*, Fortaleza, 31 ago. 1928. p.01

objetivo? *A Ceará Light,* pelo intermédio do seu advogado, Sr. Eduardo Arruda, requereu um Interdito Proibitório ao juiz de direito da primeira vara de Fortaleza, Dr. Carlos Levino de Carvalho, pedindo que os ônibus fossem proibidos de trafegar sobre os trilhos de propriedade da requisitante. Cabe salientar que o objetivo do Interdito era se resguardar da circulação do ônibus, uma vez que a apelação limitava-se somente contra esse tipo de veículos. [36]

Na construção de uma argumentação sólida para fazer cumprir o seu requerimento, o advogado da empresa *Light* se respaldou no contrato realizado entre a empresa e a Intendência Municipal assinado no ano de 1911, que foi reproduzido pelo jornal *Unitário* no ano de 1938, ainda sobre o nome da empresa "Ferro Carril do Ceará", no qual ditava sobre diversos assuntos, inclusive debater sobre a questão do calçamento das ruas e dos trilhos:

> Art. onze:- A Empresa fica obrigada a fazer a conservação do calçamento no espaço compreendido entre os trilhos e mais trinta centímetros para cada lado.
>
> Art. treze:- Nas ruas e estradas em que não haja calçamento a Empresa fica autorisada a construir terraplenos de altura suficiente para impedir a inundação das linhas pela agua da chuva, e fixará os rails sobre dormentes de madeira, sobre lastros ou terá a faculdade de adotar qualquer outro sistema que se julgue mais apropriado ás condições
>
> Art. Quinze – (...)... Nas ruas ou estradas não calçadas a que se refere o artigo treze, a Intendencia é obrigada a manter essas ruas ou estradas com a largura e em estado a não impedir o livre trafego dos carros, dos tramways, *não permitindo o transito de carros e outros veiculos sobre os trilhos da Empresa.* [37]

A partir de um documento de contrato adquirido, a empresa londrina ficou responsável por conservar o calçamento das ruas no espaço que compreendia os trilhos e mais trinta centímetros de cada lado. Nesse mesmo documento, a Intendência assumia a responsabilidade de manter as ruas em que havia trilhos de bondes em bom estado de conservação de modo a não impedir o livre tráfego de veículos, mas essa tarefa pouco foi realizada, limitando o espaço dos trilhos como o único local apropriado para a circulação dos veículos. Já que a *Light* investia na instalação dos trilhos, bem como produção e reforma dos calçamentos, a empresa londrina considerava que, enquanto

---

[36] *O Ceará,* Fortaleza, 29 ago 1928. p.01.
[37] *Unitário*, Fortaleza, 14 jan. 1938. p.01,05.

durasse sua concessão, nenhum veículo poderia transitar por cima de seus trilhos para não prejudicar seu patrimônio.

Todas essas disputas criaram em Fortaleza um ambiente efervescente que teve participação de vários sujeitos sociais, desde políticos, juristas, empresários e a própria população. Quando falamos em população nos referirmos aos usuários. Tanto setores de classe baixa quanto de uma classe mais economicamente favorecida utilizavam o serviço de transporte coletivo. A participação popular, principalmente em suas reclamações divulgadas nos jornais, se constituía em criticar e reivindicar por um melhor serviço. Por isso clamava pela implantação do serviço de ônibus como forma de ampliar e diversificar o setor. Todavia quando o próprio serviço de ônibus começou a causar problemas, as queixas também apareceram nos periódicos:

> Sr. Redactor. O Ceará é a terra, por excellencia dos gananciosos.
>
> Qualquer empresa que surge em nosso meio, em vez de procurar beneficiar a população, auforindo lucros relativos, torna-se um verdadeiro polvo, tal a ganância de seus exploradores. E, em Fortaleza, ha ganancia de todas as qualidades!
>
> O individuo só escapa à exploração depois de morto, graças à empresa funerária que o enterra por um preço baratíssimo.
>
> Hontem, comecei a pensar,e, como pensamento puxa pensamento, acabei reflexionando sobre os auto-omnibus estão agora, com os olhos voltados para á empresa funerária procurando, por todos os meios, agradar o Terto.
>
> Os chauffeurs da empresa têm ordens severas para desenvolver a máxima velocidade, fazendo o percurso de ida e volta, em qualquer linha, dentro de dez minutos, até mesmo com excesso de lotação.
>
> Si Deus não fosse misericordioso, sr. redactor, muita gente já estaria no cemitério[38].

Pesquisar, portanto, as disputas entre as recentes empresas que procuram se afirmar contra a empresa inglesa, percebendo as relações travadas entre elas, o ambiente político e jurídico que se foi construindo na cidade, o reflexo da rivalidade existente entre bondes e ônibus e de que forma a população participou desse processo são pontos relevantes nessa pesquisa. Compreender esse movimento singular na cidade é interessante para analisarmos as mudanças urbanas que ocorreram na cidade de

[38] *O Povo*, Fortaleza, 20 jan. 1928, p.09

Fortaleza e levaram à estruturação, anos mais tarde, da regulamentação de um transporte regular coletivo.